



Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung

Abgeordneter Sebastian Striegel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Radverkehr entlang der B 181 in der Ortslage Merseburg

Kleine Anfrage - **KA 6/8058**

Vorbemerkung des Fragestellenden:

Die B 181 führt im Bereich der Ortslage Merseburg vom Abzweig der B 91 in Richtung Leipzig. Neben ihrer überörtlichen Bedeutung ist sie auch eine wichtige innerörtliche Verkehrsader, nicht nur für den Autoverkehr, sondern auch den Radverkehr. So werden über die B 181 unter anderem der Straßenzug Amtshäuser, der gesamte Ortsteil Meuschau sowie das dortige Gewerbegebiet mit den nächstgelegenen innenstadtnahen Einkaufsmöglichkeiten angebunden. Weil die Saale und der Mittelkanal auf Brücken der B 181 überquert werden müssen, besteht keine Alternative. Eine Radverkehrsführung ist für die B 181 bislang nicht vorhanden. Aus der Verkehrszählung 2010 der Landesregierung geht hervor, dass die B 181 zwischen der Kreuzung B 181/L 183 und der Kreuzung der B 181 zur B 91 täglich von durchschnittlich 14500 Kraftfahrzeugen genutzt wird. Die Radverkehrszahlen sind für diesen Abschnitt nicht angegeben.

Antwort der Landesregierung erstellt vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr

- 1. Wo befindet sich oder befand sich die Zählstelle, an der die oben genannten Zahlen ermittelt wurden genau? Liegen der Landesregierung Erkenntnisse über Radverkehrsströme im oben genannten Bereich vor?**

Die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung (SVZ) 2010 für den Bereich der B 181 stammen aus einer automatischen Dauerzählstelle (LZS 3846), welche zwischen dem Ortsausgang Merseburg und dem Abzweig der L 183 liegt. Die automatische Dauerzählstelle liegt außerhalb der Ortslage Merseburg ca. 200 Meter vor dem Abzweig L 183 aus Richtung Merseburg kommend.

Innerhalb der Ortslage Merseburg wurde im Rahmen der SVZ 2010 der Verkehr auf der B 181 nicht gesondert manuell gezählt.

Während einer allgemeinen SVZ, unabhängig von der Erfassung des Verkehrs über automatische Dauerzählstellen oder manuelle Erfassung, erfolgt grundsätzlich keine separate Erfassung von nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern, so auch nicht von Radfahrern.

- 2. Welche Breite (Straßenquerschnitt) weist die B 181 an den einzelnen Abschnitten zwischen der B 91 und der L 183 auf? Rechtfertigen die registrierten Pkw-Zahlen auf den vierspurigen Abschnitten eine solche Nutzung? Hält es die Landesregierung angesichts der registrierten Pkw-Zahlen für gerechtfertigt, keine Radverkehrsführung an dieser Stelle vorzusehen? Auf welchen Abschnitten ermöglichte die Fahrbahnbreite die Anlage einer Radverkehrsspur auf der Fahrbahn? Bitte Antwort ggf. nach einzelnen Abschnitten differenzieren.**

Die B 181 besitzt auf den einzelnen Streckenabschnitten jeweils folgenden Querschnitt (Breite Fahrbahn, im vierstreifigen Bereich pro Fahrtrichtung (FR), ohne Randstreifen, ca.-Angabe):

B 91 – Bahnunterführung	9,5 m
Höhe Nulandstraße – Weißenfelser Straße (Aufweitung zur 4-Streifigkeit)	7 m pro FR (ohne Abbiegestreifen)
Weißenfelser Straße – Brühl (4-streifig)	6,5 m pro FR
Bereich Bauwerk über Saale (4-streifig)	6,6 m pro FR
Bereich zwischen den Bauwerken (4-streifig)	6,6 m pro FR
Bereich Bauwerk über Mittelkanal	7 m
Kollenbeyer Weg – L 183	7 m

Vorbehaltlich der Annahme, dass die auf dem Außerortsabschnitt ermittelte Verkehrsbelastung von 14.500 Kfz/24 h auch innerhalb der Ortslage anzusetzen ist, beträgt die Spitzenbelastung 1.450 Kfz/h (10 % der Gesamtverkehrsbelastung). Nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (Stand 2006) Pkt. 6.1.1.3 sind zweistreifige Richtungsfahrbahnen bis zu Verkehrsstärken von 1.800 bis 2.600 Kfz/h leistungsfähig. Die B 181 liegt im betrachteten Bereich unterhalb der Einsatzgrenzen zweispuriger Richtungsfahrbahnen.

Da in den zweistreifigen Bereichen Radverkehrsanlagen vorhanden, in der Umsetzung oder in Planung sind, erfolgt die Beantwortung der Frage nach der Möglichkeit der Anlage einer Radverkehrsspur nur in Bezug auf den vierstreifigen Abschnitt der B 181.

Nach ausschließlicher Betrachtung der Verkehrsbelastung könnten im Bereich des vierstreifigen Abschnittes unter Reduzierung der Fahrstreifenanzahl (von zwei auf einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung) Radfahrstreifen - benutzungspflichtig für den Radverkehr, andere Verkehrsteilnehmer dürfen sie nicht benutzen - angelegt werden. Bei geringem Schwerverkehrsanteil wäre auch die Markierung eines Schutzstreifens - darf von Kraftfahrzeugen im Bedarfsfall befahr-

ren werden - innerhalb eines überbreiten rechten Fahrstreifens (> 3,75 m) möglich.

Zusätzlich zu erforderlichen Bautätigkeiten müssten sowohl für die Errichtung von Radfahr- als auch Schutzstreifen die Knotenpunkte entlang des vierstreifigen Abschnittes des B 181 für die abbiegenden Radfahrer aufwendig umgebaut werden. Weiterhin wäre die zulässige Geschwindigkeit für den Kfz-Verkehr auf 50 km/h zu beschränken.

Trotz der abgeleiteten Kfz-Verkehrsbelastung von 1.450 Kfz/h und der Tatsache, dass grundsätzlich die Anlage von Radverkehrsführungen im vierstreifigen Bereich der B 181 möglich ist, hält es die Landesregierung für gerechtfertigt, in diesem Bereich keine separaten Radverkehrsanlagen einzurichten. Begründet wird dies mit der bereits bestehenden Möglichkeit, den Radverkehr parallel zur B 181 getrennt vom überregionalen Durchgangsverkehr über das nachgeordnete Straßennetz im Innenstadtbereich zu führen (wie unter Frage 3 dargestellt).

3. Welche Maßnahmen der Radverkehrsführung plant die Landesregierung in welchem Zeithorizont für die B 181 im Bereich der Ortslage Merseburg?

Im zweistreifigen Abschnitt der B 181 von der B 91 bis zur Weißenfelder Straße sind auf der Südseite der B 181 Radverkehrsanlagen errichtet worden (Abschnitt Unterführung bis Ladestraße DB AG) bzw. im Bau. Nach Abschluss der Bautätigkeiten wird auf diesem Streckenbereich der B 181 ein benutzungspflichtiger Radweg nach Zeichen 237 zur Verfügung stehen.

Im zweistreifigen Abschnitt der B 181 von Neumarkt bis Gewerbegebiet Meuchau (Bereich Bauwerk über Mittelkanal bis Kollenbeyer Weg) ist eine Radverkehrsanlage in Planung. Beim derzeitigen Planungsstand kann keine belastbare Aussage zum Realisierungszeitraum getätigt werden.

Für die vierstreifigen Bereiche der B 181 liegen keine Planungen vor. Dem Radfahrer steht im Bereich vom Neumarkt in Richtung Innenstadt das städtische Erschließungsstraßennetz zur Verfügung. Des Weiteren ist es möglich, die vierstreifige B 181 in zwei Bereichen kreuzungsfrei (Am Saalehang, Bereich Rischmühleninsel) und in zwei Bereichen im Zuge von Lichtsignalanlagen zu queren.

4. Radverkehrliche Maßnahmen im Bereich zwischen Kreuzung B 181 / Weißenfelder Straße und Brücke über den Mittelkanal:

a. Welche verkehrliche Auslastung besteht im genannten Bereich?

Innerhalb der Ortslage Merseburg wurde im Rahmen der SVZ 2010 der Verkehr auf der B 181 nicht gezählt. Die genaue verkehrliche Belastung dieses Abschnittes der B 181 kann daher nicht benannt werden.

b. Rechtfertigt die verkehrliche Auslastung im genannten Bereich eine vierspurige Verkehrsführung?

Siehe Antwort zu Frage 2.

- c. **Sieht die Landesregierung die Ausweisung von Fahrradspuren in diesem Bereich der B 181 als möglich und sinnvoll an?**

Siehe Antwort zu Frage 2.

- d. **Sieht die Landesregierung es als möglich und sinnvoll an, im Kreuzungsbereich der Weißenfelser Straße an der Lichtsignalanlage eigene Fahrradaufstellflächen zu schaffen, um Radfahrerinnen und Radfahrern eine gefahrlose Querung der B 181 zu ermöglichen?**

Im Knotenpunktbereich der Weißenfelser Straße mit der B 181 befinden sich auf der westlichen Seite der Weißenfelser Straße Radverkehrsanlagen, nördlich der B 181 ein Gehweg mit erlaubtem Radverkehr und südlich der B 181 ein gemeinsamer Geh-/Radweg. Der Radfahrer kann die B 181 im Schutze der Lichtsignalanlage auf der dafür vorgesehenen überbreiten Furt des Fußgängers queren. Die Anlage von Fahrradaufstellflächen ist somit entbehrlich.

Da der Knotenpunkt Weißenfelser Straße/ B 181 bereits sehr große Ausmaße mit langen Räumstrecken für den Verkehr besitzt sowie eine Straßenbahnlinie im Zuge der Weißenfelser Straße überführt wird, wären bei der Anlage von separaten Fahrradaufstellflächen auf der Fahrbahn die Leistungsfähigkeit, Erkennbarkeit und Verkehrssicherheit des Knotenpunktes gefährdet.

5. **Radverkehrliche Maßnahmen im Bereich zwischen Brücke Mittelkanal und Gewerbegebiet Meuschau:
Sieht die Landesregierung die Ausweisung von Fahrradspuren in diesem Bereich der B 181 als möglich und sinnvoll an?**

In diesem zweistreifigen Abschnitt der B 181 von Neumarkt bis Gewerbegebiet Meuschau (Bereich Bauwerk über Mittelkanal bis Kollenbeyer Weg) ist eine Radverkehrsanlage in Planung. Im Zuge dieser Planung werden die möglichen Radverkehrsanlagen geprüft und die unter Beachtung der Gesamtsituation (u. a. Verkehrsbelastung, zur Verfügung stehender Verkehrsraum) geeignetste Führung der Radfahrer ermittelt.